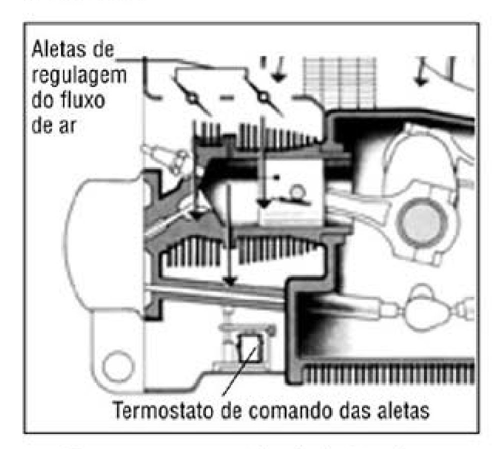
Outra informação importante para o bom funcionamento dos motores arrefecidos a ar está no sistema de controle de temperatura. Nos motores carburados, utilizou-se por muitos anos, um termostato que controlava o fluxo de ar pelos cilindros em função da temperatura do ar que saía dos cilindros ao passar pelas suas aletas. Essa carga térmica era a referência. Quando o ar estava muito aquecido dilatava o fluido no interior do termostato, expandindo, por sua vez, a cápsula do dispositivo para modificar a posição dos defletores na carcaça do ventilador e elevar o fluxo de ar pelos cilindros.



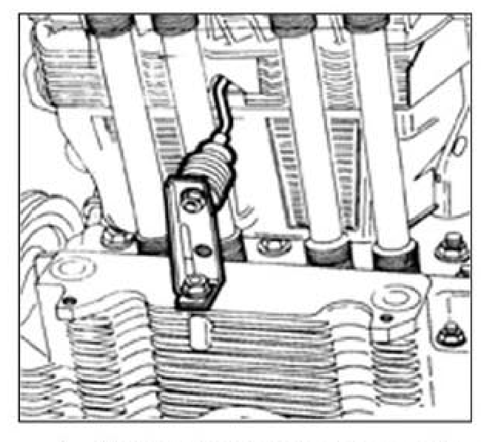
Termostato de comando das aletas

Para teste e substituição do termostato, basta fazer o seguinte:

1 - Remova a chapa defletora inferior esquerda dos cilindros.

2 - Remova o suporte do termostato.

3 - Desenrosque o termostato da haste de acionamento dos defletores



4 - Teste o termostato aquecendo-o em banho de óleo até atingir a temperatura entre 65º e 75º C. Nesta condição, o termostato deve estar completamente aberto. Caso isso não ocorra, deve ser substituído.

Atenção: o mecanismo de acionamento das aletas defletoras posicionados na carcaça da ventoinha, deve estar livre e sem deformações para garantir a livre movimentação.

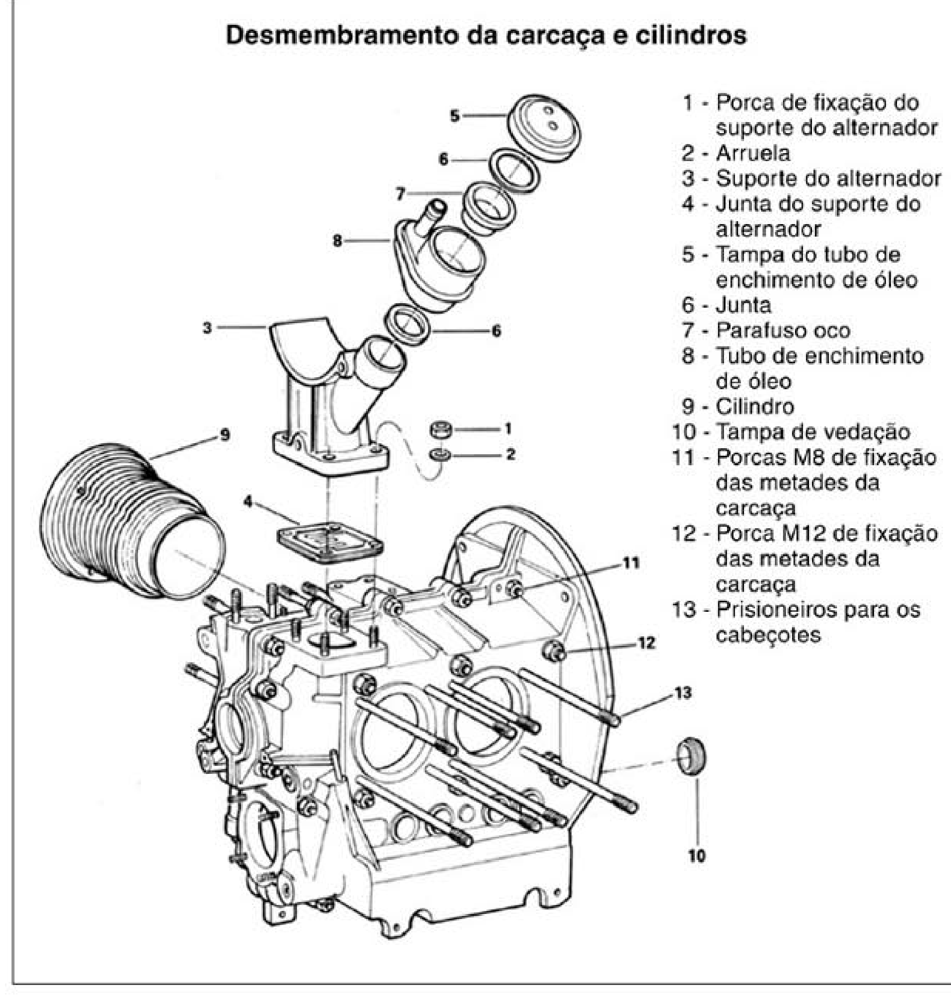
Dando continuidade às especificações técnicas dos motores arrefecidos a ar, apresentamos a seguir, uma tabela de calibragem e ajuste para os carburadores.

Reparos e limites de usinagem da carcaça do motor

A carcaça do motor arrefecido a ar é composta de duas metades fabricadas de uma liga metálica macia composta de alumínio, magnésio e zinco. Como características principais, destacamos a centralização dos mancais fixos (munhões), a altura mínima das carcaças caracterizada pela distância entre a junção e a superfície de assentamento dos cilindros, e o limite máximo de retífica da face da junção da carcaça.

Para os exames dimensionais nas metades da carcaça, deve-se desmontar completamente o motor e seus componentes periféricos, a bomba de

Desmembramento da carcaça e cilindros



1 - Porca de fixação do suporte do alternador
2 - Arruela
3 - Suporte do alternador
4 - Junta do suporte do alternador
5 - Tampa do tubo de enchimento de óleo
6 - Junta
7 - Parafuso oco
8 - Tubo de enchimento de óleo
9 - Cilindro
10 - Tampa de vedação
11 - Porcas M8 de fixação das metades da carcaça
12 - Porca M12 de fixação das metades da carcaça
13 - Prisioneiros para os cabeçotes

Tabela de calibragem e ajustes

Prefixo do motor	UA	UF	UFA	UG	UG 1992 ▶	UH	UJ	UJA	UK	UK 1992 ▶
– Desde o nº	000.653	000.124	000.100	000.115	089.225	00.112	000.114	000.101	000.111	101.593
– Até o nº	067.180	035.443	044.846	088.218	–	002.711	107.597	004.734	101.590	–
– Tipo do carburador	H 32 PDSI	H 30/31 PICT	H 32/34 PDSIT	H 32/34 PDSIT	H 32/34 PDSIT	H 32 PDSI	H 32 PDSIT	H 32/34 PDSIT	H 32 PDSIT	H 32/34 PDSIT
– Quantidade de caburadores	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2
– Nº do carburador	040 129 027.31 040 129 028.31	040 129 017.1 –	040 129 027.55 040 129 028.55	040 129 027.41*1 040 129 028.41*1	040 129 027.48 040 129 028.48	040 129 027.42 040 129 028.42	040 129 027.43 040 129 028.43	040 129 027.54 040 129 028.54	040 129 027.44 040 129 028.44	040 129 027.49 040 129 028.49
– ø Difusor mm	24	25,5	24	22	22	24	22	22	22	22
– Calibre do pulverizador principal	137,5	132,5	120	115	117	132,5	157,5	157,5	157,5	157,5
– Calibre do ar do pulverizador principal	70	120	100	130	130	70	115	115	125	125
– Calibre do pulverizador da marcha-lenta	50	57,5	45	50	50	50	60	55	62,5	62,5
– Calibre do ar da marcha-lenta	200	125	180	180	180	200	200	200	200	200
– Altura do tubo injetor da bomba de aceleração mm	9	0,2 a 0,6	3 a 4	8,75 a 9,25	3 a 4	8,75 a 9,25	3 a 4	3 a 4	3 a 4	3 a 4
– Calibre do tubo injetor da bomba de aceleração	40	60	40	40	40	40	70	70	70	70
– ø Válvula estilete mm	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51
– Peso da bóia g	7,0	10,5	5,5 a 7,5	7,4	4 a 6	7,4	7,4	5,5 a 7,5	7,4	4 a 6
– Altura do nível de gasolina da cuba mm	14 a 16	20,9 a 22,9	14,5 a 16,5	14 a 16	14,5 a 16,5	14 a 16	14 a 16	14,5 a 16,5	14 a 16	14,5 a 16,5
– Vazão da bomba de aceleração/ 5 acionamentos cm^3	0,6 a 0,8	1,2 a 1,6	0,75 a 2,25	0,5 a 0,8	0,75 a 2,25	0,35 a 0,65	1,2 a 1,6	4 a 6	1,1 a 1,5	5,5 a 7,5
– Abertura da válvula da borboleta de aceleração mm	0,75 a 0,85	0,9 a 1,1	0,75 a 0,85	0,75 a 0,85	0,75 a 0,85	0,75 a 0,85	0,8 a 0,9	0,8 a 0,9	0,8 a 0,9	0,8 a 0,9

*1 A partir de 02/90 os nº dos carburadores passaram a ser: 040129027.47 e 040129028.47